



MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORU MIEJSKIEGO

KWIECIEŃ 2025

WARSZAWSKIE LINIE TURYSTYCZNE

CHCESZ ZACHOWAĆ ZNIŻKI?



Sprawdź ważność Karty warszawiaka na stronie sprawdzkarte.wtp.waw.pl lub w każdym biletomacie i przedłuż e-hologram.

E-hologram możesz przedłużyć:

- w biletomacie
- w POP-ie
- w e-POP-ie



Warszawski
Transport
Publiczny

AKTUALNOŚCI

WTP W PRAKTYCE

TEMAT NUMERU

TWARZE WTP

HISTORIA

Drodzy Czytelnicy

To będzie 17 sezon Warszawskich Linii Turystycznych. WLT wrosły już w komunikacyjny krajobraz Warszawy i są jednym z warszawskich „produktów" turystycznych polecanych w przewodnikach. Ale nie tylko, bo np. promy to także sprawny i szybki sposób na przemieszczanie się między brzegami Wisły. Łączą miejsca, gdzie tętni życie towarzyskie i wykorzystywane są także do ich odwiedzania. W tym roku ruszamy tradycyjnie 1 maja – będą zabytkowe tramwaje, autobusy, promy przez Wisłę, statek do Serocka, kolej wąskotorowa.

Mamy nadzieję, że aura dopisze i pokłady pojazdów i jednostek pływających się wypełnią się pasażerami. Zaczynamy w tym roku wyjątkowo – pokazami dwóch kultowych polskich komedii na plaży nad Wisłą 3 maja.

Nasi czworonożni przyjaciele też mogą być pasażerami Warszawskiego Transportu Publicznego, i w dodatku podróżującymi bezpłatnie. Jak przewozić psy i małe zwierzęta opowiadamy w tym numerze.

W części historycznej przypominamy ulicę Nalewki. Na przedwojennych planach miasta widać tę arterię. Ta ulica może być metaforą losu żydowskich mieszkańców Warszawy. Tętniła życiem, była ważną ulicą przedwojennej stolicy – handlową, komunikacyjną, kulturalną, rozrywkową. Zagładę przyniosła jej druga wojna światowa, stała się główną ulicą warszawskiego getta, w którym Niemcy stłoczyli kilkaset tysięcy osób, i została unicestwiona niemal w całości; pozostały po niej tylko wspomnienia i nieliczne artefakty. Dziś jadąc np. „piętnastką" ulicą gen. W. Andersa spróbujmy wyobrazić sobie tę dawną Warszawę, bo tu nic nie jest takie jak było.

Życzymy przyjemnej lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład Małgorzata Szajkowska

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Tramwaj na ulicy Rakowieckiej – prace w Alei Niepodległości

Tramwaje Warszawskie wprowadziły zmian w organizacji ruchu na Mokotowie. Od ostatniego weekendu kwietnia tramwaje nie kursują al. Niepodległości, Rakowiecką, św. Andrzeja Boboli i Wołoską.

Budowa trasy tramwajowej na ulicy Rakowieckiej, między Puławską a al. Niepodległości, weszła w nową fazę. Wykonawca rozpoczął prace przy budowie węzła rozjazdowego na skrzyżowaniu z al. Niepodległości.

Ostatni weekend kwietnia

Wdrażanie nowej organizacji ruchu tramwajowego zostanie podzielone na kilka etapów. Najpierw, **od 26 kwietnia do 4 maja**, tramwaje nie jeżdżą al. Niepodległości, ulicami Rakowiecką, św. Andrzeja Boboli i Wołoską między Nowowiejską a J. P. Woronicza. W tym czasie prowadzone są prace przy montażu rozjazdu nakładkowego przy stacji metra Pole Mokotowskie, remoncie rozjazdów na pętli Kielecka, a także naprawie torowiska tramwajowego na skrzyżowaniach ulicy Wołoskiej z J. Dąbrowskiego i J. Kulskiego.

Kursowanie tramwajów linii **14** i **71** zostało wstrzymane. Zmieniła się trasa tramwajów linii **17** – dojeżdżają do Miasteczka Wilanów. Trasa od skrzyżowania al. Niepodległości i Nowowiejskiej prowadzi ulicami Nowowiejską, Marszałkowską, Puławską, Goworka, Spacerową, Belwederską, Jana III Sobieskiego i al. Rzeczypospolitej. Tramwaje linii **33** natomiast zostały skierowane na Plac G. Narutowicza – z al. Niepodległości skręcają w ulicę Nowowiejską i jadą L. Krzywickiego oraz Filtrową. Przez wszystkie dni tygodnia kursują tramwaje linii **31** (standardowo wyjeżdżają na trasę tylko w dni powszednie); w godzinach szczytu na przystankach pojawiają się częściej niż w obecnym rozkładzie.

Na wschodniej jezdni al. Niepodległości, między ulicą Leszową a Rakowiecką, wytyczony jest buspas. Trasa autobusów linii **119** wydłużono do Placu Konstytucji – autobusy jadą prosto ulicą Puławską a następnie L. Waryńskiego. Na trasę wyjechały autobusy linii zastępczej **Z-1** – kursują między Dworcem Centralnym a ulicą J.P. Woronicza ulicami (w obydwu kierunkach): al. Jana Pawła II, T. Chałubińskiego, al. Niepodległości, Stefana Batorego, św. A. Boboli, Wołoską.

Po majówce

Ruch tramwajowy wróci częściowo w al. Niepodległości, Wołoską, św. Andrzeja Boboli i Rakowiecką **od poniedziałku 5 maja**. Od centrum tramwaje dojadą do stacji metra Pole Mokotowskie, gdzie będą zmieniały kierunek jazdy dzięki rozjazdom nakładkowym. Od strony Służewca ruch będzie zachowany do pętli Kielecka. Tramwaje zawrócą tu nietypowo, bo będą objeżdżały pętlę „tyłem".

I tak, tramwaje linii **17** będą dojeżdżały swoją stałą trasą z Winnicy do stacji metra Pole Mokotowskie – tu zmienią kierunek jazdy czyli odjadą w stronę Białołęki. Na ulicy Wołoskiej i Rakowieckiej pojawią się tramwaje linii **77**, które będą jeździły na trasie PKP Służewiec – Kielecka. Na tory ponownie wyjedzie **„czternastka"**, składy linii **31** będą kursowały we wszystkie dni tygodnia. Nadal będą jeździły autobusy linii **Z-1** ale na nieco zmienionej trasie – między stacją metra Pole Mokotowskie a ulicą J.P. Woronicza. Utrzymane zostaną zmienione trasy autobusów **119** i tramwajów **33** oraz zawieszenie **71**.

Nowy odcinek torów na ulicy Rakowieckiej, będący częścią trasy do Wilanowa, umożliwi dojazd tramwajem m.in. z Sielc, Stegien czy Wilanowa w rejon SGH, stacji metra Pole Mokotowskie i w al. Niepodległości. To część powstającego połączenia obwodowego między dzielnicami Warszawy.



Fot. Tramwaje Warszawskie

Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD na dłużej

Ta informacja ucieszy pasażerów jeżdżących pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w stolicy i aglomeracji warszawskiej. Przez kolejne trzy lata nadal będzie można korzystać z – działającego już od 20 lat – jednego biletu obowiązującego w Warszawskim Transporcie Publicznym oraz w pociągach Kolei Mazowieckich i WKD.

Dzięki ofercie wspólnego biletu ZTM-KM-WKD pasażerowie z biletem ZTM:

- dobowym lub dłuższym (czyli biletem 3-dniowym, weekendowym, 30-lub 90-dniowym),
- biletem seniora
- biletem dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci lub uprawnienia do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego w Warszawie,

mogą jeździć pociągami Kolei Mazowieckich oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej w określonej strefie – bez konieczności kupowania dodatkowego biletu na pociąg.

– Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD to nie tylko wygoda w codziennych podróżach, ale także wymierne korzyści finansowe – rocznie można zaoszczędzić nawet kilkaset złotych. Nie bez znaczenia jest również aspekt ochrony środowiska – transport szynowy uznawany jest za najbardziej ekologiczny – mówi Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego m.st. Warszawy.

Tanio i z jednym biletem

Kolejne umowy z Kolejami Mazowieckimi i Warszawską Koleją Dojazdową zostały zawarte na trzy lata – od 1 kwietnia 2025 roku do 31 marca 2028 roku. Wartość porozumienia z Kolejami Mazowieckimi to ponad 828 mln złotych brutto (w tym roku ponad 206 mln zł brutto), a z WKD – 66 mln zł brutto (z czego w tym roku ponad 15 mln zł brutto).

Na podstawie nowego porozumienia pasażerowie będą mogli korzystać z oferty wspólnego biletu ZTM-KM-WKD w pociągach Kolei Mazowieckich na terenie aglomeracji, ograniczonym stacjami (przystankami osobowymi): Warszawa Ursus Niedźwiadek, Warszawa Gołąbki, Warszawa Choszczówka, Warszawa Wola Grzybowska, Warszawa Zacisze – Wilno, Warszawa Mokry Ług, Warszawa Falenica, Warszawa Jeziorki, Warszawa Lotnisko Chopina – na podstawie biletów ważnych w 1. strefie biletowej; oraz na odcinkach leżących w drugiej strefie biletowej ZTM:

- Warszawa Ursus Niedźwiadek – Pruszków,
- Warszawa Gołąbki – Płochocin,
- Warszawa Choszczówka – Legionowo Przystanek,
- Warszawa Choszczówka – Legionowo Piaski,
- Warszawa Zacisze – Wilno – Zagościniec,
- Warszawa Mokry Ług – Zagościniec,
- Warszawa Wola Grzybowska – Sulejówek Miłosna,
- Warszawa Falenica – Otwock Śródborów,
- Warszawa Jeziorki – Zalesie Górne,
- Legionowo Przystanek – Legionowo Piaski,

na podstawie biletów ważnych w 1. i 2. lub 2. strefie biletowej ZTM.

Dodatkowo bilety jednorazowe przesiadkowe i czasowe honorowane będą w pociągach KM obsługujących połączenia kolejowe z Lotniskiem



Chopina, wyłącznie na odcinku Warszawa Płudy – Warszawa Lotnisko Chopina.

Z pociągów Warszawskiej Kolei Dojazdowej można korzystać na obszarze ograniczonym stacjami Warszawa-Śródmieście WKD – Opacz.

W centrum Warszawy i na obrzeżach metropolii

Strefa obowiązywania wspólnego biletu ZTM-KM-WKD sięga kilkunastu kilometrów poza Warszawę. Mieszkańcy gmin sąsiadujących ze stolicą mogą dojechać do jednej ze stacji skomunikowanej z WTP i przesiąść się do tramwaju, autobusu lub metra, którymi mogą „rozjechać się" po całej stolicy; zwłaszcza, że dzięki dopłatom gmin, mogą kodować Bilety Metropolitalne (30– lub 90–dniowe) w niższej cenie.

Zielono-białe pociągi mazowieckiego przewoźnika zatrzymują się w samym sercu Warszawy – na stacji Warszawa Śródmieście oraz w pobliżu stacji obydwu linii metra: Centrum, Dworzec Gdański, Stadion Narodowy, Dworzec Wileński, Młynów.

W stolicy pociągi KM są znakomitym dopełnieniem sieci WTP – zarówno w centrum Warszawy jak i na jej obrzeżach – bo jeżdżą w Wawrze, Białołęce, Targówku, Ursynowie, Ursusie i Włochach. Połączenia KM uzupełniają się z warszawską Szybką Koleją Miejską – sięgają dalej w głąb województwa, a na wspólnych z SKM odcinkach tras, tam gdzie jest najwięcej pasażerów, pociągi na stacjach pojawiają się częściej.

– Oferta wspólnego biletu ZTM-KM-WKD z Kolejami Mazowieckimi działa w aglomeracji warszawskiej od 2005 roku, czyli już 20 lat. Na początku współpraca obejmowała tylko jedną trasę, między Dworcem Wschodnim a Ursusem. To był strzał w dziesiątkę i już w następnym roku można było z jednego biletu korzystać na terenie całej Warszawy. Oferta przez cały czas się rozwijała i przyciągała coraz większą liczbę pasażerów z Warszawy i okolicznych miejscowości. W 2007 roku do porozumienia dołączyła Warszawska Kolej Dojazdowa, a stopniowo także podwarszawskie miejscowości, do których dojeżdżają Koleje Mazowieckie – wyjaśnia Katarzyna Strzegowska, dyrektor ZTM.

W 2009 roku system objął wszystkie przystanki między Warszawą, a odpowiednio: Pruszkowem, Płochocinem, Chotomowem, Nieporętem, Zagościńcem, Sulejówkiem (Miłosna), Śródborowem oraz Zalesiem Górnym.

Nic dziwnego, że takie łączone podróże cieszą się dużą popularnością – w 2024 roku w ramach oferty Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD z przejazdów koleją skorzystało ponad 41 mln pasażerów, czyli o ok. 5 proc. więcej niż rok wcześniej.



Rozchodnik lubi wiaty przystankowe

W tym roku na warszawskich ulicach staną kolejne nowe zadaszenia dla pasażerów. Przybędzie też przystanków z zielonymi dachami obsadzonymi rozchodnikiem, który pomaga oczyszczać powietrze.

Trwa praca nad estetycznym wyglądem wiat autobusowych i tramwajowych. Przybywają nowe trasy, a wraz z nimi miejsca, gdzie trzeba postawić zadaszenia. Z kolei w innych częściach Warszawy przystanki wymagają remontu albo unowocześnienia już istniejącej infrastruktury dla pasażerów.

Tak samo będzie w 2025 roku. Część prac wykona Zarząd Transportu Miejskiego, który ustawi 17 wiat, dodatkowo 12 postawi Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta, a 17 kolejnych Tramwaje Warszawskie – w ramach swoich inwestycji i modernizacji.

Dywan z rozchodnika

Najwięcej, bo aż 80 wiat przystankowych z zielonymi dachami, postawi miejska spółka „Warexpo". Trwa wybór przystanków, na których one będą.

Ale to nie wszystko. Na 42 już istniejących wiatach pojawią się zielone dachy z rosnącym rozchodnikiem (na każdym dachu będzie co najmniej 15 jego gatunków). Ta roślina doskonale sprawdza się w warunkach miejskich, oczyszcza powietrze i jest naturalnym zbiornikiem retencyjnym. Ponadto, pod zielonymi dachami w upalne dni jest chłodniej – co jest szczególnie ważne w sezonie letnim. Dodatkowo, na zielonych dachach z rozchodnika ptaki i owady mogą znaleźć pożywienie.

Na każdej z odnowionych wiat, a także na 17 z zielonymi dachami, które ZTM postawi w ramach oddzielnego zadania, pojawią się specjalne oznaczenia-naklejki, dzięki którym szyby przystankowe będą widoczne dla ptaków.

Projekty z budżetu obywatelskiego

Warszawiacy polubili zielone wiaty przystankowe i rokrocznie w budżecie obywatelskim takie projekty wybierane są do realizacji. W edycji na ten rok sześć nowych zadaszeń pojawi się na Bemowie, w ramach projektu „By nie moknąć na bemowskich przystankach". Wiaty staną na przystankach: Księcia Bolesława 01, Siodlarska 02, WAT 03, Fort Blizne 04, Dywizjonu 303 05 i Dywizjonu 303 06. Inny bemowski projekt – „Wiaty przystankowe dla Bemowa" – zakłada ustawienie zadaszeń przy przystankach: Nowe Bemowo 10, Batalionu Miotła 02 i Arkadyjska 02.

Kolejnych sześć wiat stanie po drugiej stronie Wisły, w Wawrze (w ramach projektu „Ekologiczne wiaty przystankowe w Wawrze cz. II"), przy przystankach: Wiązana 02, Motylkowa 02, Gruszy 02, Zagórzańska 01, Celulozy 02 oraz Nadarzyńska 01. Dwie nowe wiaty zyska także Wilanów, na przystankach Syta 02 i Zaściankowa 01 (projekt „Wiaty przystankowe – zielona i ekologiczna przystań").

Nowe, zielone dachy i szyby z oznaczeniami pojawią się na przystankach, ustawionych na Mokotowie, Ursynowie, Pradze-Północ, Ursusie i w Wilanowie. To projekty „Więcej zielonych



Fot. Tramwaje Warszawskie

przystanków dla Mokotowa!", „Zielone przystanki w Ursusie", „Łąki na przystankach", „Zielone przystanki autobusowe na Pradze".

Więcej zielonego

Swoją część wykonają też Tramwaje Warszawskie – w ramach budowy trasy tramwajowej do Wilanowa oraz odnogi tej inwestycji na Stegnach i ulicy Rakowieckiej. W sumie będzie to 27 wiat. Dodatkowo tramwajarze ustawią dwie nowy wiaty na ulicy Z. Słomińskiego przy okazji modernizacji torowiska tramwajowego.

Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta postawi 12 wiat. Aż osiem z nich pojawi się na przebudowywanej ulicy Kąty Grodziskie na Białołęce, na odcinku między ulicami Berensona i Zdziarską. Nowe wiaty będą pasować do zazielenionej ulicy – w ramach tej inwestycji posadzono 83 drzewa, m.in. klony i jabłonie ozdobne oraz ok. 400 krzewów kaliny i tawuły. Dwa kolejne zadaszenia na tej ulicy ustawi inwestor pobliskiego osiedla mieszkaniowego. Kolejne dwie wiaty SZRM ustawi również w ramach budowy wiaduktu nad torami na ulicy Chełmżyńskiej i kolejne dwie na skrzyżowaniu ulic Arkuszowej i Estrady.

Rośliny do miasta

Rozchodniki są roślinami idealnymi do „zamieszkania" w mieście. Dobrze tolerują nawet niekorzystne warunki klimatyczne – duże różnice temperatury powietrza, nasłonecznienie, zmienną wilgotność. Są praktycznie bezobsługowe – nie wymagają podlewania i nawożenia, długo wyglądają świeżo i estetycznie. Jednak największą zaletą rozchodnika są funkcje oczyszczania powietrza, chłodzenia i magazynowania wody. Dzięki zasadzeniu rozchodnika tylko „jedna wiata" pochłania rocznie ponad 7 kg dwutlenku węgla i ogranicza zapylenie powietrza o 15-20 proc. W słoneczne dni taki „zielony dywan" obniża temperaturę pod wiatą średnio o 3-5 stopni Celsjusza, a w czasie opadów magazynuje nawet do 150 litrów wody, co sprzyja retencji wody. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom zapylającym.

Wiaty i tory tramwajowe

Rozchodnik coraz mocniej wrasta w krajobraz Warszawy. Po raz pierwszy na dachu wiaty został wyłożony testowo w sierpniu 2020 roku – był to żoliborski przystanek Ks. Popiełuszki 05. Chodziło wówczas o sprawdzenie, jak rośliny zniosą adaptację w przestrzeni dużego miasta – wahania temperatury powietrza (od ujemnej w zimie do kilkudziesięciu stopni „na plusie" latem), deszcz, śnieg, ale też okresy suszy. Rozchodniki wytrzymały takie zjawiska atmosferyczne bardzo dobrze. Przesądziło to wyborze rozchodnika jako rośliny przystankowej i takich zielonych wiat jest już ponad 200.

Rozchodniki mogą rosnąć również na zielonych torowiskach, których każdego roku przybywa w stolicy. Zielonych torów jest już w Warszawie ok. 47 km i w tym roku przybędą kolejne odcinki.



Nowe wyświetlacze na przystankach tramwajowych



Fot. Tramwaje Warszawskie

Już ponad połowa przystanków tramwajowych w stolicy wyposażona jest w tablice, które pokazują prognozowany czas do przyjazdu kolejnego pojazdu. Na tym jednak nie koniec udogodnień dla pasażerów – Tramwaje Warszawskie rozbudowują system i konsultują kolejne rozwiązania mogące poprawić komfort korzystania z tablic informacyjnych na przystankach.

Od kilkunastu lat pasażerowie stołecznych tramwajów korzystają z tablic systemu informacji pasażerskiej, które są umieszczone na kluczowych przystankach. Wyświetlają one prognozowany czas odjazdu w czasie rzeczywistym. Dane te powstają na podstawie rozkładu jazdy oraz jego pozycji z systemu lokalizacji GPS.

W zeszłym roku rozpoczęła się rozbudowa tego systemu – o kolejne 101 tablic na przystankach w różnych częściach stolicy. Tramwaje Warszawskie wprowadziły wiele innowacji w wyświetlaczach, to m.in. czujnik szumów z regulacją dźwięku, tryb pory nocnej dla zapowiedzi głosowych, obsługę wielu języków w zapowiedziach głosowych czy generowanie automatycznych komunikatów o wykryciu zakłócenia w ruchu na danej linii. Wprowadzono także nowe piktogramy. Dostawcy tablic są odpowiedzialni za ich bieżącą konserwację, obsługę serwisową oraz naprawy gwarancyjne.

Nowe tablice na nowych trasach

Obecnie ostatnie z ponad setki tablic czekają na uruchomienie – z uwagi na konieczność ukończenia budowy przyłączy elektrycznych. Ponadto Tramwaje Warszawskie planują zamontować kolejne 20 tablic w miejscach, w których już zostały wykonane przyłącza energetyczne.

Nowe tablice pojawiły się też wzdłuż otwartej, pod koniec października zeszłego roku, trasy tramwajowej do Wilanowa, a także będą ustawiane przy kolejnych, budowanych obecnie trasach. W tej chwili w Warszawie funkcjonuje 361 tablic, które stoją na ponad połowie tramwajowych platform przystankowych.

Tramwaje Warszawskie w dalszym ciągu analizują dostępne na rynku rozwiązania w celu dalszej rozbudowy i modernizacji systemu.

Świętowaliśmy 30 lat metra

Pierwszy odcinek podziemnej kolei w stolicy otwarty został 30 lat temu. Z tej okazji Metro Warszawskie zaprosiło wszystkich pasażerów do wspólnego świętowania jubileuszu. Prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski uhonorował pracowników stołecznej komunikacji, zasłużonych dla budowy metra.

30 lat minęło jak jeden dzień i dzisiaj mało kto już pamięta jak Warszawa wyglądała bez podziemnej kolei. W 1995 roku udało się otworzyć pół pierwszej linii, a od tego czasu tunele bardzo się wydłużyły, łącząc cztery strony stolicy.

Z okazji 30-lecia uruchomienia kursów na linii M1 Warszawskie Metro przygotowało dla mieszkanek i mieszkańców Warszawy kilka atrakcji. Od wczesnych godzin porannych na stacji Świętokrzyska w rejonie galerii multimedialnej pasażerowie witani byli słodkim upominkiem z logo metra. Na trzech ścianach galerii wyświetlana była tzw. oś czasu z historią warszawskiego metra w pigułce.

Podczas gali w Muzeum Sztuki Nowoczesnej prezydent Rafał Trzaskowski uhonorował osoby, które włożyły mnóstwo pracy w to, żeby metro było dziś wizytówką stolicy. Podziękowania odebrali też byli i obecni pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego, którzy zostali uhonorowani tytułem Zasłużony dla Warszawy: Tadeusz Zbigniew Chęć, Marek Młynarski i Grzegorz Dziemieszczyk.

Potem świętowanie przeniosło się na stację Wilanowska, gdzie została uroczyście odsłonięta jubileuszowa mozaika. To właśnie na tej stacji, w 1995 roku, odbyło się uroczyste otwarcie podziemnej kolei w Warszawie.

W części antresoli galerii Wilanowska – w ramach Akademii Sztuk Podziemnych – zaprezentowana została wystawa z okazji 30. rocznicy uruchomienia przewozów pasażerskich metrem w Warszawie. Historię warszawskiej podziemnej kolei można obejrzeć też na ogrodzeniach Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty.

Tego dnia na monitorach w pociągach i na stacjach metra, a także na wybranych ekranach digitalowych w Śródmieściu wyświetlane będzie jubileuszowe logo Warszawskiego Metra.



Bratki bratają się z lakami

Kolorowo na pętlach Warszawskiego Transportu Publicznego. Tej wiosny oprócz tradycyjnych bratków miejscy ogrodnicy zasadzili nowość, czyli laki.

Przyroda obudziła się do życia, więc to najlepszy czas, aby i na pętlach komunikacji miejskiej pojawiły się sezonowe dekoracje. Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM), który opiekuje się zielenią w tych miejscach, ozdobił krańcowe przystanki ponad 11 tysiącami wiosennych kwiatów. Lada dzień zakwitnie tam też kilkadziesiąt tysięcy tulipanów.

Tradycyjnie i na nowo

Na przystankowych kwietnikach zadebiutował w tym roku lak pospolity, nazywany też lakiem pachnącym ze względu na swój przyjemny aromat. Tę tradycyjną roślinę, kiedyś bardzo popularną w przydomowych ogrodach, ZOM po raz pierwszy wprowadził w miejską przestrzeń. Laki dekorują min. pętlę autobusową Wilanów, Bródno-Podgrodzie i Nowe Bemowo. Ustawione na krańcowych przystankach wieże już tradycyjnie wypełniają też różnokolorowe bratki, zarówno w odmianie wielkokwiatowej, jak i zwisającej. Pasażerowie mogą je zobaczyć na Żeraniu FSO, Rondzie Wiatraczna, Esperanto, Szczęśliwicach i pętli tramwajowej Al. Krakowska P+R.



Fot. ZOM Warszawa



Fot. ZOM Warszawa

Tulipanowe dywany

Z wiosną nieodłącznie kojarzą się tulipany, których dziesiątki tysięcy również będzie można podziwiać na krańcowych przystankach. Miejscy ogrodnicy z ZOM zasadzili jesienią 25 tys. cebul w trzech nowych lokalizacjach – na przystankach Tarchomin Kościelny, Dworzec Centralny i Nowe Włochy. Tulipanowe kompozycje z kolejnych 25 tys. kwiatów pojawią się też w miejscach, gdzie pierwszy raz zakwitły w zeszłym roku – na pętli Witolin, Metro Marymont i Dworzec Wschodni – Lubelska.

Zielono przez cały rok

Wiosenne nasadzenia to pierwsza z trzech tegorocznych dekoracji pętli. Kolejne Zarząd Oczyszczania Miasta przygotuje na lato i jesień. Łącznie w tym roku w kwiatowych wieżach rosnąć będzie 33,5 tys. roślin. ZOM planuje również zasadzić jesienią kolejne 30 tys. cebulek tulipanów. Poza ukwiecaniem, przez cały rok opiekuje się zielenią na 63 krańcowych przystankach, której łączna powierzchnia to 11 ha.

Warszawski Transport Publiczny wspiera adopcje psów – od lat razem w akcji Adoptuj Warszawiaka

Adoptuj Warszawiaka – to szereg działań, kampanii i wydarzeń organizowanych już 10 rok przez Schronisko na Paluchu. Zarząd Transportu Miejskiego też macza w tym swoje palce!

Komunikacja miejska w trosce o losy psów? Czemu nie! Jedziemy z tym tematem! Od wielu już lat, każdego roku, od marca do października, przewozimy czworonogi i ich schroniskowych opiekunów w miejsca, w których odbywają się spacery, spotkania i inne akcje mające na celu pomoc bezdomnym psom w znalezieniu domu.

Autobusy pełne merdających ogonków

Takie małe i duże podróże to szansa nie tylko na to, żeby psiaki znalazły troskliwych opiekunów, ale także żeby socjalizowały się, nauczyły korzystać z komunikacji i funkcjonować w miejskich warunkach. To możliwość lepszego poznania ich i oswojenia ze światem oraz pokazania, że są wspaniałymi, pełnymi miłości istotami gotowymi znaleźć swoich ludzi.

Psy na pokład

Ty nie przyjedziesz do nich do schroniska – one odwiedzą Ciebie w Twojej okolicy! Wydarzenia plenerowe, których głównymi bohaterami są czworonogi z Palucha cieszą się dużym zainteresowaniem. Spotkania są wyśmienitą okazją, żeby poznać psy, porozmawiać z wolontariuszami o adopcji, zasięgnąć porad dotyczących psich spraw, zaczipować bezpłatnie swojego pupila, a może także – zakochać się bez pamięci w jakimś rozmachanym ogonie?!



WTP po nowe życie

Akcje organizowaną przez Schronisko na Paluchu można śledzić na profilu schroniska na Facebooku. Informacje o wszystkich psach (i kotach!), które wypatrują swoich ludzi można znaleźć na stronie schroniska www.napaluchu.waw.pl

Może to właśnie Ty otworzysz dla nich serce?



Misja gospodarcza smart mobility w Warszawie

Przedstawiciele dziewięciu firm zajmujących się szeroko pojętą elektromobilnością spotkali się kwietniu z przedstawicielami Zarządu Transportu Miejskiego oraz największego polskiego operatora autobusowego – Miejskich Zakładów Autobusowych. Spotkanie było częścią misji gospodarczej niemieckich firm z branży smart mobility do Polski.

Goście zza zachodniej granicy zapoznali się z założeniami warszawskiego SUMP oraz z systemem transportowym w stolicy. Michał Piwowarski, starszy specjalista ds. transportu publicznego ZTM, opowiedział o potrzebach transportowych mieszkańców i systemach transportowych w Warszawie. O szczegółach eksploatowania autobusów elektrycznych, które obecnie stanowią ponad 13 proc. floty MZA, opowiedział Mateusz Tarkowski z Miejskich Zakładów Autobusowych. Przybliżył on także założenia tzw. "standardu warszawskiego" – czyli m.in. protokołu transmisji danych pomiędzy autobusem i ładowarką, założeń typów wtyczki plug-in oraz urządzenia pantografowego, opowiedział o dostępnych mocach ładowania, parametrach usytuowania ładowarki na przystanku oraz mocach ładowania ładowarek zarówno na pętlach, jak i na zajezdniach Zapoznał członków delegacji z wnioskami z eksploatowania autobusów elektrycznych



oraz opowiedział o preferowanych rozwiązaniach technologicznych autobusów zeroemisyjnych w MZA Warszawa.

Członkowie misji, zainteresowani są długoterminową współpracą z polskimi partnerami biznesowymi, miastami i instytucjami, zadawali mnóstwo pytań na temat wdrażania rozwiązań niskoemisyjnych w transporcie publicznym w Warszawie.



Jak podróżować komunikacją miejską ze zwierzętami

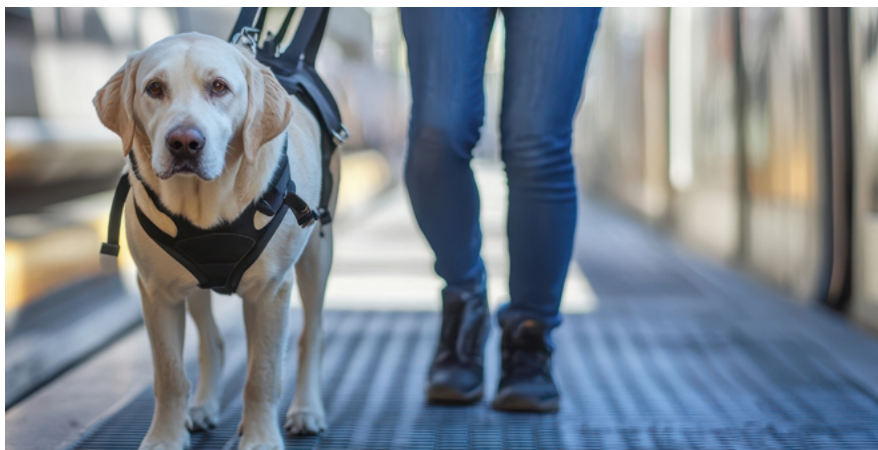
Wyprawa z psem, kotem lub innym zwierzęciem domowym na drugi koniec miasta? Nic prostszego. Warszawski Transport Publiczny oferuje taką możliwość. Zanim jednak zabierzesz na wycieczkę swojego ulubieńca – poznaj zasady podróżowania ze zwierzętami.

Kilka żelaznych zasad podróżowania ze zwierzętami w pojazdach WTP

1. Możesz przewozić w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego oraz wprowadzać na teren stacji metra:
   - małe zwierzęta domowe, jeżeli nie są uciążliwe dla pasażerów i są umieszczone w odpowiednim dla zwierzęcia koszu, skrzynce, klatce itp., zapewniającym bezpieczeństwo pasażerów i zwierząt;
   - psy, pod warunkiem, że nie zachowują się agresywnie, nie są uciążliwe dla pasażerów oraz **mają założony kaganiec i trzymane są na smyczy**;
   - psa asystującego, który nie musi ani mieć smyczy, ani kagańca. Pamiętaj, że powinien mieć założoną uprząż oznaczoną napisem **„Pies asystujący"**, a ty musisz mieć przy sobie świadectwo szczepienia czworonoga i certyfikat potwierdzający status twojego psa asystującego.
2. Zwierzę podróżuje bezpłatnie. Nie musisz kasować za niego biletu.
3. Wchodząc do pojazdu stań z psem tak, by nie utrudniać przejścia, nie narażać na szkodę innych pasażerów, nie zasłaniać widoczności kierowcy i nie zagrażać bezpieczeństwu ruchu.



4. Jeśli jesteś ze swoim czworonogiem, koszem itp. w miejscu przeznaczonym dla wózków, to powinieneś opuścić je na żądanie pasażera poruszającego się na wózku inwalidzkim lub osoby z wózkiem dziecięcym.
5. Twój pupil nie może jechać na miejscach przeznaczonych do siedzenia dla innych pasażerów.
6. Na żądanie obsługi pojazdu, pracowników nadzoru ruchu, kontrolerów biletów, Straży Miejskiej, masz obowiązek zmiany miejsce w którym stoisz ze zwierzęciem, tak aby nie utrudniało innym osobom korzystania z pojazdu albo nawet do opuszczenia pojazdu wraz z przewożonym zwierzęciem, jeżeli jest ono przewożone w sposób nieprawidłowy.
7. Jesteś odpowiedzialny za swojego podopiecznego i to Ty ponosisz konsekwencje za szkody przez niego spowodowane!



NIE TRAĆ CZASU

TE SPRAWY MOŻESZ ZAŁATWIĆ ONLINE



	 portal mojaWARSZAWA mojawarszawa19115.pl	 e-POP e-pop.wtp.waw.pl	mobiWAWA	 sklep ZDM abonamentzdomu.zdm.waw.pl
• KARTA UCZNIA				
• KARTA MIEJSKA				
• SPRAWY WINDYKACYJNE				
• ZAKUP BILETU DŁUGOOKRESOWEGO				
• KARTA WARSZAWIAKA/WARSZAWIANKI				
• ABONAMENT MIESZKAŃCA SPPN				



Warszawski
Transport
Publiczny

Rusza kolejny sezon Warszawskich Linii Turystycznych

1 maja, wystartuje kolejny, 17. sezon Warszawskich Linii Turystycznych. Na stołeczne ulice wyjadą zabytkowe tramwaje i autobusy. Pełną parą ruszy kolejka wąskotorowa, na Wisłę wypłyną uwielbiane przez warszawiaków i turystów promy, a w rejs do Serocka wyruszy statek. Na inaugurację przygotowaliśmy niespodziankę – 3 maja zapraszamy do kina plenerowego na „Poniatówce". Krótko mówiąc, czeka nas zatem kolejny sezon pełen atrakcji! Prace remontowe przez cały sezon

Na dobry początek, idziemy do kina...na plażę

W tym roku, miłośników WLT czeka kilka zmian i nowinek. Na początek zapraszamy na do kina na plaży! W sobotę, 3 maja, o godz. 20:30, spotkajmy się na Poniatówce (nadwiślańska plaża po praskiej stronie, między mostem Józefa Poniatowskiego, a Świętokrzyskim). Przygotowaliśmy prawdziwą kinową ucztę dla wielbicieli kultowych, polskich filmów. W repertuarze „Nie lubię poniedziałków" i „Brunet wieczorową pora" (start seansu o godz. 22:10). Zapewniamy wygodne leżaki, popcornowy poczęstunek oraz wspaniały widok na rzekę i stolicę. Wstęp na wydarzenie - wolny.





WLT na trwałe wpisane w krajobraz Warszawy

Oczywiście największą atrakcją są specjalne linie turystyczne, które od lat cieszą się coraz ogromną popularnością i zainteresowaniem zarówno warszawiaków, jak i gości odwiedzających stolicę. A wszystko zaczęło się w 2009 roku, kiedy to zadebiutowały promy, statek do Serocka oraz linia tramwajowa obsługiwana zabytkowymi wagonami. W następnych latach dołączyły do nich pamiętające dawną Warszawę autobusy i kolej wąskotorowa.

Linia tramwajowa 36

W tym sezonie, tradycyjnie na torach zobaczymy zabytkową – kultową już „36". Jednak z uwagi na zaplanowane remonty, zmieni się trasa, którą będzie podążać. I tak, od 1 do 25 maja, tramwaje 36 pojadą jak co roku trasą: PL. NARUTOWICZA – Filtrowa – Nowowiejska – Marszałkowska – gen. W. Andersa – A. Mickiewicza – J. Słowackiego – METRO MARYMONT. Natomiast od momentu zamknięcia torowiska na ulicach Grójeckiej i Marszałkowskiej (Tramwaje Warszawskie zaplanowały tam modernizacje), czyli w okresie od 31 maja do 21 września, tramwaje pojadą przez al. Jana Pawła II i dalej ulicami: Prostą, M. Kasprzaka i Wolską do Cmentarza Wolskiego. Wrócą przez Wolską i Skierniewicką. Od 1 maja do 22 czerwca tramwaje linii 36 będą kursowały w dni wolne od pracy, a w wakacje - od 28 czerwca aż do 21 września - codziennie.

Dodatkowe dni kursowania zaplanowano na 1 maja i 19 czerwca.

Na linii 36 będzie można spotkać doskonale znane warszawiankom i warszawiakom tramwaje 13N – tzw. „parówki", 105Na – nazywane „akwariami" oraz wyjątkowy egzemplarz 102N – ten tramwaj został sprowadzony do Warszawy z Poznania w 2004 roku. Wagony 13N to najbardziej warszawskie ze stołecznych tramwajów – stały się one jednym z symboli stolicy. Widać je w wielu polskich filmach i serialach. Zostały opracowane i wyprodukowane tylko z myślą o Warszawie, w chorzowskiej fabryce Konstal. Powstało ich aż 840.

Zabytkowa linia T

Na torach nie zabraknie także tramwajów linii T, które wyjeżdżać będą w wakacyjne soboty i niedziele, od 28 czerwca do 31 sierpnia – oraz dodatkowo 15 sierpnia – w godzinach 12:00-18:00 (co 45 minut). Obsługiwane będą najstarszymi wagonami z kolekcji Tramwajów Warszawskich. „Tetka" będzie jeździła trasą z Kawęczyńskiej na Koło, a w wybranych kursach pojedzie dalej jednotorową linią przez piękne, zielone tereny na Boernerowo.

Linia autobusowa 100

W tym sezonie nie zapominamy oczywiście o autobusach. Przejazd niskopodłogowymi autobusami z przełomu wieków: Jelczem, neoplanem, MAN-em i solarisem, to dla niektórych pasażerów wręcz podróż sentymentalna – były to przecież autobusy ich młodości. Dodatkowo, podróż „setką" to świetna opcja na zwiedzanie Warszawy – po obu tronach Wisły. A to ze względu na zaplanowaną trasę: DW. CENTRALNY – E. Plater – Świętokrzyska – Prosta – Towarowa – Okopowa – M. Anielewicza – Świętojerska – Bonifraterska – Konwiktorska – R. Sanguszki – Wybrzeże Gdańskie – most Śląsko-Dąbrowski – al. „Solidarności" – Targowa – ks. I. Kłopotowskiego – Wybrzeże Szczecińskie – Most Świętokrzyski – Zajęcza – Topiel – L. Kruczkowskiego – Książęca – Aleje Ujazdowskie – Bagatela – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowska – Koszykowa – T. Chałubińskiego – DW. CENTRALNY.

Wycieczkę autobusem linii 100 można połączyć ze spacerem po atrakcyjnych zakątkach Warszawy. Można nim dojechać m.in.: na Stare Miasto, do Parku Praskiego i ZOO, w Aleje Ujazdowskie, czy do Łazienek Królewskich.

W autobusach i tramwajach Warszawskich Linii Turystycznych obowiązują wszystkie bilety z taryfy Zarządu Transportu Miejskiego. W przypadku pojazdów bez kasowników, bilety są kasowane przez konduktorów – członków Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Na biletach jednorazowych przesiadkowych oraz czasowych konduktorzy umieszczają pieczątkę wraz z adnotacją o dacie i godzinie rozpoczęcia przejazdu.



A może przeprawa promem?

Na turystyczne szlaki wracają również promy. Przez Wisłę przeprawić się będzie można na w trzech miejscach: promem W1 „Słonka" – pomiędzy Cyplem Czerniakowskim (pomost pływający) a Saską Kępą (plaża); promem W2 „Pliszka": Most Józefa Poniatowskiego (nabrzeże) – Stadion Narodowy (plaża); promem W3 „Wilga": Podzamcze z Fontannami (pomost pływający) – ZOO (plaża).



Promy będą kursowały w dni wolne: od 1 maja do 30 czerwca, od 1 do 21 września oraz 1 maja i 19 czerwca. W wakacje, od 1 lipca do 31 sierpnia, przeprawy będą działać codziennie.

Promy „Pliszka" i „Słonka" zabierają 21 a „Wilga" 40 pasażerów oraz rowery. Przeprawa jest bezpłatna.

Statek do Serocka

Na swoich fanów tradycyjnie czeka także statek „Zefir", który będzie wypływał z przystani na Żeraniu i kanałem oraz przez Zalew Zegrzyński dopłynie do Serocka. Trasa rejsu prowadzi fragmentem wodnego szlaku Batorego. Dodatkowo statek podpływa pod ruiny starego mostu z 1897 roku, który został wysadzony w 1915 roku przez wycofujące się wojska rosyjskie. „Zefir" zabiera na pokład 100 pasażerów. Na statku jest grill oraz bufet z ciepłymi i zimnymi napojami. W Serocku przewidziano czas na odpoczynek na lądzie (ok. 2 h), a następnie powrót do Warszawy. Podróż rozpoczyna się o godz. 9.00, a powrót do Warszawy jest planowany ok. godz. 18.00.



Statek do Serocka będzie pływał od 1 maja do 21 września w soboty, niedziele i święta, 1 maja, 19 czerwca, 11 lipca, 25 lipca, 8 sierpnia oraz 22 sierpnia.

Bilety na rejs można kupić:

- na stronie internetowej www.bilety24.pl od czwartku 24 kwietnia;
- w Punkcie Obsługi Pasażerów Dworzec Wileński – w czwartki (od 24 kwietnia) w godz. 15:00 -18:00 (płatność tylko gotówką





Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa i linia autobusowa 51

Bardzo popularną atrakcją WLT jest także Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa. Jej historia zaczęła się pod koniec XIX wieku, kiedy zamożny warszawski krawiec Eugeniusz Paszkowski zamarzył o kolei z Warszawy do Piaseczna – biegnącej wzdłuż ówczesnego Traktu Aleksandryjskiego (obecnie ulica Puławska).

Zabytkowa kolejka wąskotorowa będzie wyruszała w każdą sobotę (w okresie 1 maja – 21 września) ok. godziny 14:00 ze stacji w Piasecznie. Przejeżdżać będzie przez Zalesie Dolne z zabytkową stacją z lat 30. XX wieku, Głosków, Runów i Złotokłos, by dotrzeć do Tarczyna. W drodze powrotnej zatrzyma się w Runowie, gdzie peron znajduje się tuż przy leśnej polanie. Tam pasażerowie mają czas dla siebie. Można przejść się na spacer do lasu, czy zwiedzić pobliski Złotokłos – przedwojenne letnisko, gdzie wychował się Marek Hłasko i mieszkał m.in. Mieczysław Fogg. Czas przejazdu kolejką wraz z piknikiem w Runowie to około cztery godziny.

Do Piaseczna – skąd wyrusza kolejka, można dojechać zabytkową linią autobusową 51, która jest przeznaczona tylko dla pasażerów kolejki. Od tego sezonu autobus będzie odjeżdżać ok. godz. 13:00 z przystanku DS. Riviera 01, znajdującego się w pobliżu stacji metra Politechnika.

Na stację Piaseczno Miasto Wąskotorowe z Warszawy można dojechać również autobusami linii 727 do przystanku Kolejka Piaseczyńska.

Bilety na przejażdżkę kolejką są dostępne na stronie internetowej www.kolejka-piaseczno.pl. Można je także kupić w dniu wycieczki (jeżeli wcześniej nie zostaną wyprzedane online) w kasie na peronie w Piasecznie.

Szczegółowe informacje o WLT znajdują się w zakładce „Warszawskie Linie Turystyczne".

Robert Człapiński – prezes Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

O komunikacji miejskiej w Warszawie wie wszystko – albo prawie wszystko. Autobusy i tramwaje, a także sieć komunikacji w stolicy nie mają przed nim tajemnic. Prezes Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie, Robert Człapiński.

W naszym cyklu pojawia się nie bez kozery. W kwietniu klub, na którego czele stoi, obchodzi jubileusz 45-lecia działalności.

Miłość do komunikacji miejskiej w stolicy wykiełkowała u niego bardzo wcześnie. Kiedy miał osiem lat, codziennie spisywał autobusy jeżdżące na liniach 102 i 402. – Moje zeszyty, w których codziennie spisywałem wszystkie brygady, które jeździły na tych autobusach, mają już ponad 40 lat. I właśnie od tych obserwacji i analiz, jak to działa zaczęła się ta moja wielka życiowa pasja – tłumaczy Robert. I jak dodaje, mimo że ciekawi go transport publiczny w ogóle, to jego serce pozostaje w stolicy. Do klubu trafił przez przypadek. – Moja mama szukała pracy. Trafiliśmy na tzw. Giełdę Pracy MZK i mama na rozmowie o pracę wspomniała, że przyszła tutaj z inspiracji syna, który jest wariatem komunikacyjnym. I tak trafiłem do klubu, który wtedy raczkował. Tych pasjonatów było kilkunastu. Spotykaliśmy się w Muzeum Techniki w Pałącu Kultury i Nauki. To były zupełnie inne zebrania niż teraz. Nie było internetu, więc całą komunikacyjną wiedzę wymieniało się właśnie na takich spotkaniach – tłumaczy.







Dziś Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie to kilkuset zapaleńców. To prężnie działająca, pod bacznym okiem prezesa organizacja, której członkowie stoją na straży historii transportu publicznego w stolicy.

To właśnie dzięki nim zapomniane pojazdy odzyskują dawny blask, przywołują wspomnienia i wywołują wzruszenie. - Nasza kolekcja jest największa w Polsce, z czego jesteśmy dumni. To są zazwyczaj pojazdy odnalezione, często w bardzo złym stanie, i odrestaurowane. Jako stowarzyszenie jesteśmy właścicielami autobusów, które utrzymujemy przy pomocy Miejskich Zakładów Autobusowych. Jeśli chodzi o tramwaje, to jesteśmy wsparciem dla Tramwajów Warszawskich, które utrzymują tabor – wyjaśnia prezes. I rzeczywiście kolekcja jest imponująca – to m.in.: Chausson z 1950 roku – prawdziwy, powojenny autobus, kultowe ogórki i ikarusy.

- Pod koniec ubiegłego roku udało nam się kupić od podobnego do naszego stowarzyszenia, Chaussona z serii APH z 1962 roku. Jest on bliźniaczo podobny do autobusów które w latach 50. i 60., kursowały po stołecznych ulicach – wyjaśnia prezes. Największe marzenie? Muzeum Komunikacji Miejskiej – takie z prawdziwego zdarzenia. Obecnie bowiem kolekcję zabytkowych pojazdów można oglądać tylko przy okazji wyjątkowych wydarzeń, jak: Noc Muzeów, Dni Transportu Publicznego, czy w ramach Warszawskich Linii Turystycznych.

I choć jako prezes Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej częściej zajmuje się historią Warszawskiego Transportu Publicznego, to na co dzień z wielką satysfakcją obserwuje jego dynamiczny rozwój. Ba, jest też częścią tej wielkiej stołecznej machiny komunikacyjnej – pracuje bowiem w Zarządzie Transportu Miejskiego, co oczywiście było naturalnym wyborem.

Ja jestem naprawdę szczęśliwym człowiekiem, bo praca jest też moją pasją. Zupełnie inaczej wstaje się do pracy, którą wykonuje się z przyjemnością. A świadomość, że ma się jakiś wpływ na funkcjonowanie tego organizmu jeszcze bardziej napędza. Rozwój komunikacji miejskiej w Warszawie robi wrażenie, szczególnie jeśli chodzi o tramwaje, czy metro. Dobra komunikacja w mieście, to jest jego kręgosłup.

UWAGA
NA OSZUSTÓW!



W mediach społecznościowych pojawiają się posty zachęcające do kupna długookresowego biletu WTP w promocyjnej cenie lub otrzymania go bezpłatnie.

PRZYPOMINAMY!
Zarząd Transportu Miejskiego nie prowadzi takich akcji!

#AlertWTP





Ulica, której nie ma

Wyobraźcie sobie Warszawę, w której Marszałkowska kończy się gdzieś przed Placem Bankowym, a tramwaje na Żoliborz jadą środkiem zatłoczonej ulicy, wyglądającej jak zaułki londyńskiego Chinatown w czasie karnawału. Ta ulica nazywała się Nalewki.

Dzisiaj tej ulicy już nie ma, podobnie jak ogromnej części starej Warszawy, zniszczonej przez Niemców w czasie II wojny światowej. Zostały po tamtym mieście tylko duchy, wspomnienia, nazwy jak Plac Bohaterów Getta, nazwiska ludzi, o których pamięć wciąż jest żywa, jak choćby Mordechaja Anielewicza, kawałek torów tramwajowych zatopionych w bruku na tyłach Arsenału.

Ograniczony obszar

Po tych właśnie torach przez wiele lat jeździły warszawskie tramwaje, łącząc południe i północ miasta. Nalewki nie były wprawdzie idealnym miejscem do poprowadzenia trasy tramwajowej, ale lepszego korytarza w przedwojennej Warszawie nie było.

Przez wieki Warszawa rozwijała się organicznie, swoim rytmem i zabudowywała tam, gdzie mogła lub musiała. Była taka, jak wiele średniowiecznych ośrodków, z gęstą, poszatkowaną siatką ulic, kończących się ciemnymi zaułkami, poprowadzonych pod różnymi kątami, krzyżujących się, rozwidlających i splątanych. Te ulice nie były dostosowane do gęstniejącego ruchu, do tramwajów, autobusów i samochodów. Nic dziwnego, że warszawski ratusz próbował jakoś uregulować ten stan, choćby wprowadzając ruch jednokierunkowy na ulicach Żabiej i Przechodniej, kończących się na Placu Bankowym – a na samym placu – ruch okrężny:

Wydział drogowy komisarjatu rządu wprowadzi nowe zarządzenia, mające na celu unormowanie ruchu kołowego. W najbliższym czasie wprowadzony będzie ruch okrężny na pl. Bankowym. Wozy, dążące od Leszna do ul. Żabiej przejeżdżać będą od strony minist. skarbu. Wczoraj położono na pl. Bankowym prowizoryczne wysepki z desek celem zorjentowania się (pisownia oryginalna – przyp. aut.), gdzie takie wysepki mają być urządzone („Kurier Warszawski Nr 21/1930).

Jedną z takich ulic była położona na tyłach Bankowego ulica Nalewki. Dość dziwna nazwa wzięła się od rzeczki Bełczącej, skąd od średniowiecza pobierano wodę dla mieszkańców Warszawy.

Przez dziesiątki lat to właśnie ta ulica była centrum „dzielnicy żydowskiej" w Warszawie i rosła razem z tą społecznością; przy czym to określenie jest umowne, bo ten rejon miasta nigdy nie był oddzielony murem (czy też w inny



Źródło: Infoulice

sposób) od części miasta zamieszkiwanej przez chrześcijan. Nazywano ją też dzielnicą północną.

Dla Nalewek i ich kształtu chyba najważniejsze były wydarzenia na początku XIX wieku, już po trzecim rozbiorze Rzeczypospolitej. Prusacy, którzy zajęli stolicę, pod koniec swojego panowania wyznaczyli ulice, na których nie wolno było Żydom mieszkać. Król saski i jednocześnie wielki książę warszawski Fryderyk August, nie zniósł tego dekretu, ale wyznaczył obszar, w którym wolno było Żydom mieszkać – była wśród nich i ulica Nalewki. Rosjanie kontynuowali tę politykę i tak w latach 50. XIX wieku Żydzi mogli mieszkać jedynie na 59 spośród 194 warszawskich ulic.

Ruchliwa ulica

Nic dziwnego, że tam, gdzie Żydzi mogli żyć i pracować, zabudowa momentalnie stawała się gęsta, na elewacjach kamienic szyldy wręcz się nie mieściły, a budynki mieszkalne mieściły też różnorakie składy, zakłady, warsztaty i sklepy.

Nalewki ze swymi, że się tak wyrażę, dopływami: Franciszkańska, Gęsią i Muranowską, nie są podobne do żadnej z ulic Warszawy. Takiego tumu, pędzącego na zabój, gestykulującego i rozprawiającego głośno, zaczepiającego, nie tracącego ani chwili czasu, nie znajdziesz nigdzie indziej w Warszawie. Przedrzeć się przez to ludzkie mrowie ani podobna! Środkiem biegną z głośnymi dzwonkami tramwaje, jadą dorożki, turkoczą ciężkie, ładowane wozy. Przy trotuarach wyładowują towary. Wszędzie ruch. Niekiedy fala ludzka, nie znajdując dość miejsca na chodniku, wlewa się na środek ulicy. A same domy… Nie spostrzeżesz na nich ani jednego łokcia wolnego muru: wszędzie – szyldy. Na parterze sklepy, na piętrze składy – I tak dalej, aż do poddasza. W podwórzu również sklepy. I zajrzeć tylko do której z tych ciemnych nor: znajdziesz tam towaru nieraz na setki rubli – pisał w książce „Tajemnice Nalewek" w 1911 roku Henryk Nagiel.

Autor książki pisał też o tym, że to była przestrzeń pełna kontrastów, gdzie z jednej strony pojawiało się bogactwo, a tuż obok płakała nędza; uczciwa praca sąsiadowała ze wszelkimi łotrostwami, jakie tylko ludzie mogliby wymyślić. W tej gęstwinie ludzkich losów i biznesów, fabryk, hoteli i restauracji powstawały też synagogi, a nawet Szkoła Rabinów. W 1842 roku absolwenci tej szkoły założyli synagogę postępową zwaną „polską".

Przez taką to ulicę, ruchliwą, nieokiełznaną ciągle jakby pączkującą, na którą co i rusz ktoś wbiegał, albo przez nią przenosił, przejeżdżać musiały warszawskie tramwaje. Z dwóch co najmniej powodów: w to miejsce wiele osób chciało dojechać i stąd chciało ruszyć w dalszą drogę, a poza tym, lepszego połączenia północy z południem miasta nie



Foto: Willem van de Poll, National Archieef, Fotocollectie Van de Poll



Foto: Willem van de Poll, National Archieef, Fotocollectie Van de Poll

było. Jeździło tędy wiele linii tramwajowych. Inne ciągi ulic, położone bardziej na zachód, napotykały na swojej drodze przeszkody. Odczuwali to mieszkańcy, pisała o tym prasa.

W planie Warszawy przejawia się przede wszystkiem brak magistrali o kierunku południowo-północnym. Przeładowanie ulic głównych, długie sznury wlokących się krok za krokiem tramwajów, zatory niecierpliwiące śpieszących się pasażerów są na porządku dziennym. Miasto, zajmujące przeszło 17 tysięcy hkt., rozpostarte już na 12 tys. hkt. z okładem, korzysta wciąż z jednej, dwóch arterji, mogących oddać należyte usługi, bez przeszkód i trudności komunikacyjnych. Inne arterje południowo-zachodnie zawadzają o tory kolejowe, będące na poziomie ulic, wobec czego musiały być zamykane dla ruchu ulicznego („Kurier Warszawski" Nr 22/1930).

Winę za taki stan rzeczy ponosili Rosjanie, dla których ważniejsze było poprowadzenie ulic w osi wschód-zachód. Sama Warszawa została zdegradowana do roli miasta gubernialnego i nikt przez dziesiątki lat nie dbał o jej planowy rozwój. Rozbudowę w kierunku północnym blokowała także Cytadela – twierdza, której lokatorzy, carscy żołnierze, mieli pilnować niepokornych Polaków - umieszczona na najbardziej dogodnej osi, na której można było poprowadzić ulicę.

Zadziwiające, że bieg Wisły o kierunku mniej więcej południowo-północnym nie wpłynął decydująco na rozplanowanie Warszawy, pierwotnie bowiem Warszawa zabudowywała się wspaniałym łańcuchem zamków i pałaców wzdłuż wysokiego lewego brzegu. Spodziewać się należało, że następne arterje pójdą dalej na zachód, równolegle do linji pałaców. Tymczasem po upadku niepodległości państwa, spaczono myśl, jaką jeszcze marszałek Bieliński i król Stanisław August starali się przeprowadzić. Rozwinięto natomiast gęstą sieć ulic i uliczek poprzecznych, łączących zachodnie części miasta ze wchodniemi, nie zawsze drogą krótką i prostą, lecz możliwą. („Kurier Warszawski" Nr 22/1930).

Wiadukt i przebudowy ulic

Trzeba było coś z tym zrobić, bo bez odpowiedniego połączenia Śródmieścia z Żoliborzem rozwój miasta był wielce utrudniony. Władze miasta doskonale to rozumiały i szukały najlepszych rozwiązań. Na pewno sprawę komplikował kryzys gospodarczy, który opanował cały świat pod koniec lat 20. Kiedy sytuacja się poprawiła, magistrat zdecydował się na rozpoczęcie wielkiego projektu, jakim była budowa wiaduktu „żoliborskiego".

Prace rozpoczęły się w drugiej połowie 1935 roku, a w pierwszej ich fazie, na placu pojawiło się 500 robotników. Już dwa lata później można było oddać do użytku inwestycję, która usprawniała ruch tramwajowy i m.in. odciążała ulicę Nalewki.

Dziś nastąpi otwarcie wiaduktu nad dworcem

Gdańskim. Cała lokomocja z Żoliborzem, piesza, kołowa i mechaniczna przetoczy się dziś o godz. 2-ej po poł. wprost z ulicy Mickiewicza na ul. Bonifraterską skąd tramwaj ruszy ku Nalewkom, ruch zaś kołowy potoczy się ul. Franciszkańską i Nowiniarską na pl. Krasińskich. W przyszłości niedalekiej, zapewne już w roku przyszłym, ominiemy wogóle zatłoczone Nalewki oraz ul. Bielańską, a poszerzoną ul. Bonifraterską, poprzez wyburzone kamienice, miasto przedłuży aż do Miodowej. Dotychczas, aby się dostać na Żolibórz, Marymont i Bielany, trzeba się było przedzierać przez dzielnicę, której najszersza ul. Nalewki jest przetłoczona tramwajami i ruchem handlowym. Następnie trzeba było krążyć obok dworca Gdańskiego i Cytadeli, aby wreszcie trafić na główną ulicę Żoliborza — Mickiewicza („Kurier Warszawski" Nr 326/1937). To jednak nie wystarczało, a plany magistratu kierowanego przez Stefana Starzyńskiego od początku były dużo bardziej ambitne. Przelotową



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/7387 (syg. dawna: 1-G-7387-5). Tramwaje pod gmachem Sądu Okręgowego

arterią miała stać się ulica Bonifraterska i jej przedłużenie na Plac Krasińskich, ale wymagało to wyburzenia po drodze pewnych kamienic na trasie, do czego władze Warszawy już w 1937 roku czyniły przygotowania (jak wiemy z historii, kilka lat później dużo bardziej kompleksowo ten pomysł zrealizowali Niemcy).

W przyszłości niedalekiej, zapewne już w roku przyszłym, ominiemy w ogóle zatłoczone Nalewki oraz ul. Bielańską, a poszerzoną ul. Bonifraterską, poprzez wyburzone kamienice, miasto przedłuży aż do Miodowej. Dotychczas, aby się dostać na Żolibórz, Marymont i Bielany, trzeba się było przedzierać przez dzielnicę, której najszersza ul. Nalewki jest przetłoczona tramwajami i ruchem handlowym. Następnie trzeba było krążyć obok dworca Gdańskie go i Cytadeli, aby wreszcie trafić na główną ulicę — Żoliborza Mickiewicza. Realizacja wiaduktu gdańskiego czyni zadość przynajmniej na pewien okres potrzebom komunikacyjnym. Na razie komunikacja tramwajowa korzystać będzie jeszcze z ul. Nalewek. Lecz miasto już obecnie wykupiło wiele budynków na trasie między ul. Świętojerską i Franciszkańską i w przyszłym roku po zburzeniu tych budynków, zrealizuje całkowicie całość arterji, łączącej Żolibórz przez wiadukt z Bonifraterską, pl. Krasińskich, Miodową i Krak. Przedm. („Kurier Warszawski" Nr 326/1937).

To nie były tylko czcze zapowiedzi, ale konkretny plan, który urzeczywistnił się już rok później, o czym donosił „Warszawski Dziennik Narodowy" w Nr 343/1938: *Dyr. Tramw. i Autob. m. st. Warszawy podaje do wiadomości, że z dniem 14-go bm. zostaje oddany do ruchu nowowybudowany (pisownia oryginalna - przyp. aut.) odcinek torów na ul. Bonifraterskiej. W związku z tym na ulicach: Bonifraterskiej, Franciszkańskiej i Nalewkach zostały zdnem 14-go bm. przeprowadzone niżej podane zmiany w przebiegu linii tramwajowych: Linia „1" kursować będzie od ul. Miodowej przez Bonifraterską, Muranowską, Pi. Muranowskim i dalej jak obecne; Linia „3" od ul. Miodowej przez*



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/5867 (syg. dawna: 1-G-5867-2). Grupa osób przed kamienicą Trottera przy ul. Gęsiej 2 róg ul. Nalewki 31 w Warszawie. Widoczne szyldy m.in. "Jakub Stein i S-ka", "pończochy A. Trajman", "wytwórnia parasoli Ombrelle", "Optyka". Z prawej samochód i tramwaj na ul. Nalewki.

Bonifraterską wprost do wiaduktu przy Dworcu Gdańskim i dalej jak obecnie; Linia „4"' od Pl. Muranowskiego przez ul. Sierakowską do Dworca Gdańskiego zamiast na Żoliborz; Linia 17 i 17— kreślone od rogu ul. Nalewki i Franciszkańskiej przez ul. Franciszkańską, Bonifraterską do wiaduktu przy Dworcu Gdańskim i dalej jak obecnie; Linia „23" od ul. Miodowej przez ul. Bonifraterską.

Tragiczny koniec

Niestety, warszawiacy mogli się cieszyć tym układem ulic i komunikacji miejskiej ledwie przez kilka miesięcy, bo nad Europą zbierały się już czarne chmury, zwiastujące wybuch drugiej wojny światowej. Sama ulica Nalewki znalazła się za murami getta.

Do obsługi gęsto zaludnionego terenu getta w 1940 roku uruchomiono trzy linie tramwajowe: 15, 28 i 29. Składy kursowały w godz. 6.00 - 20.30 co 10 minut (linia 15) i co 25 minut (linie 28 i 29). Linię 29 zlikwidowano po czterech miesiącach, a w lutym 1941 roku linie 15 i 28 przekształcono w linię tramwajową oznaczoną gwiazdą Dawida. Tramwaje przestały kursować w lipcu 1942 roku po rozpoczęciu przez Niemców wielkiej akcji likwidacyjnej getta warszawskiego. Ostatnia trasa prowadziła ulicami: LESZNO/ŻELAZNA – Żelazna – Nowolipie – Smocza – Gęsia – L. Zamenhofa – Muranowska – Plac Muranowski – Nalewki – Gęsia – L. Zamenhofa – Dzielna – Karmelicka – Leszno – LESZNO/ŻELAZNA.

Dalsze losy ulicy napisała zbrodnicza ideologia, potem bohaterski zryw powstania w getcie w kwietniu 1943 roku i wreszcie Powstanie Warszawskie, zakończone zburzeniem miasta niemal do gołej ziemi. Warszawa podniosła się z ruin, ale już w innym kształcie, z zaplanowanym na nowo układem ulic. Z dawnej dzielnicy północnej a tym samym ulicy Nalewki nie zostało niemal nic – wybudowane na jej miejscu zostało osiedle Muranów. Zmieniła się siatka ulic, zabudowa, pojawiły się nowe ulice (m.in. przebito bezpośrednie przedłużenie ulicy Marszałkowskiej za Placem Bankowym nazwane Marcelego Nowotki, dziś gen. Władysława Andersa), niektóre zniknęły całkowicie. To spotkało właśnie Nalewki – dziś z dawnej ruchliwej ulicy jest tylko kilkusetmetrowy odcinek brukowanej kamienną kostką jezdni i tory tramwajowe przy Arsenale nazywające się Stare Nalewki a dzisiejsza Nalewki jest zupełnie gdzie indziej. W miejscu dawnych Nalewek stoją budynki Muranowa.

Źródło:

Nalewki. Opowieść o nieistniejącej ulic, pod. red. Agnieszki Kajczyk, Żydowski Instytut Historyczny 2018

Stacja Muranów, Beata Chomątowska, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2012.

www.trasbus.com

www.jhi.pl

Warszawski Dziennik Narodowy

Kurier Warszawski



Warszawa